

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Мельник О.Г. Системи діагностики діяльності машинобудівних підприємств: полікритеріальна концепція та інструментарій: [монографія] / О.Г. Мельник. – Львів : Видавництво «Львівської політехніки», 2010. – 344 с.
2. Аналітичні матеріали [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
3. Барташевська Ю.М. Аналіз інноваційного розвитку машинобудування України / Ю.М. Барташевська // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. – Вип. 5. – Ч. 2. – С. 15–17.
4. Розумович Н.Ф. Напрями фінансової стабілізації машинобудівних підприємств у забезпеченні конкурентних переваг / Н.Ф. Розумович // Ефективна економіка. – 2014. – № 8. – С. 24–28.
5. Ігнатюк О.В. Методи оцінювання сучасного стану підприємств в умовах ринкової економіки / О.В. Ігнатюк, В.Ф. Банар [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.rusnauka.com/18\\_DNI\\_2010/Economics/68607.doc.htm](http://www.rusnauka.com/18_DNI_2010/Economics/68607.doc.htm).
6. Ковалевська А.В. Критичний аналіз методів оцінки фінансового стану підприємства / А.В. Ковалевська // Бізнесінформ. – 2012. – № 3. – С. 163–169.
7. Загребя М.М. Методика багатокритеріальної оцінки фінансового стану підприємства / М.М. Загребя // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2010. – № 18. – Ч. II. – С. 97–104.
8. Маляр Ю.М. Удосконалення оцінки фінансового стану підприємства на основі використання інтегрального показника / Ю.М. Маляр, Т.Є. Рубан // Наукові праці ДонНТУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [library.donntu.edu.ua/fem/vip82/82\\_26.pdf](http://library.donntu.edu.ua/fem/vip82/82_26.pdf).
9. Мармоза А.Т. Теорія статистики : [навч. посіб.] / А.Т. Мармоза. – К. : Центр навчальної літератури, 2013. – 592 с.
10. Аналітичні матеріали [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [smida.gov.ua/db/participant/05785448](http://smida.gov.ua/db/participant/05785448).

УДК 336

**Святець О.О.***аспірант кафедри фінансів та банківської справи  
ПВНЗ «Європейський університет»*

## АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО СТАНУ ДЕРЖАВНОГО АГЕНТСТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВТОДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Стаття присвячена дослідженню фінансового стану Державного агентства автомобільних доріг України та визначенню особливостей фінансового забезпечення автодорожньої галузі. Подано характеристику та основні завдання органу управління дорожньою галуззю. Проаналізовано обсяги касових видатків, зокрема, на бюджетні програми та кредитування Державним агентством автомобільних доріг України з 2011 по 2014 р. Визначено стан та тенденції у фінансуванні дорожньої галузі на державному рівні.

**Ключові слова:** Державне агентство, автомобільні дороги в Україні, фінансове забезпечення, бюджет, управління.

### Святець О.А. АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО АГЕНТСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ И ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВТОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Статья посвящена исследованию финансового состояния Государственного агентства автомобильных дорог Украины и определению особенностей финансового обеспечения автодорожной отрасли. Дана характеристика и основные задачи органа управления дорожной отраслью. Проанализированы объемы кассовых расходов, в частности, на бюджетные программы, и кредитования Государственным агентством автомобильных дорог Украины с 2011 по 2014 г. Определено состояние и тенденции в финансировании дорожной отрасли на государственном уровне.

**Ключевые слова:** Государственное агентство, автомобильные дороги в Украине, финансовое обеспечение, бюджет, управление.

### Sviatets O.O. ANALYSIS OF FINANCIAL CONDITION OF THE STATE ROAD AGENCY OF UKRAINE AND FEATURES OF FINANCIAL SUPPORT FOR ROAD INDUSTRY

The article deals with the investigation of the financial condition of the State Road Agency of Ukraine and definition of features of financial support for road industry. The characteristics and main tasks of road industry management are given. Analyzed the volume of cash expenditures, including budgetary programs, and financing by the State Road Agency of Ukraine from 2011 to 2014. The condition and tendencies in the financing of road sector at state level are defined.

**Keywords:** State Agency, roads in Ukraine, financial support, budget, management.

**Постановка проблеми.** Від рівня забезпеченості країни автомобільними дорогами, розвитку дорожньої інфраструктури, належного та достатнього фінансування автодорожньої сфери, постійного контролю та ефективного управління дорожньою галуззю залежать соціально-економічний розвиток країни та її інтеграція у світове співтовариство. При наявності розгалуженої мережі автодоріг та задовільного технічно-експлуатаційного стану можливий значний, швидкий розвиток і модернізація транспортно-комплексу України та економіка країни в цілому.

Взагалі, розвинута дорожня галузь є показником індустріалізованого та цивілізованого суспільства, а також впливає на:

- темпи розвитку економіки;
- рівень витрат пасажирських та вантажних перевезень;
- швидкість та безпеку перевезень;
- якість і ціну перевезеної продукції;
- рівень життя населення;
- екологічний стан навколишнього середовища.

Зрозуміло, що стан автомобільних доріг впливає на інвестиційний процес. Там, де не вистачає автомо-

більних доріг, або їх стан є незадовільним, економіка, як правило, розвивається слабо. І навпаки, розвинута та розгалужена мережа автодоріг високої якості сприяє притоку інвестицій в економіку країни.

Тому сьогодні актуальним є приведення українських автодоріг до рівня доріг економічно розвинутих держав. Але це неможливо без якісного управління з боку державних органів, зокрема, такого органу управління дорожнім господарством, як Державне агентство автомобільних доріг України та аналізу його фінансового стану, а також належного фінансування автодорожньої галузі України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням фінансового забезпечення та ефективного використання фінансових ресурсів у дорожній сфері займалися такі вітчизняні науковці, як А.О. Безуглий, С.І. Ілляш, Т.І. Печончик [1]; питанням управління автодорожнім господарством України займалися П.Р. Левковець, Д.В. Зеркалов, О.І. Мельниченко, О.Г. Казаченко [2]; багато уваги діяльності Державного агентства автомобільних доріг України та фінансуванню автодорожньої галузі приділяли вчені І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда; Т.І. Попова [3].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Незважаючи на численні дослідження багатьох науковців у сфері фінансового забезпечення автодорожньої галузі та управління нею, потребують дослідження такі питання, як аналіз сучасного фінансового стану органу управління дорожньою галуззю, а саме Державного агентства автомобільних доріг України, а також подальше фінансування дорожньої галузі на державному рівні.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Аналіз фінансового стану Державного агентства автомобільних доріг України та визначення особливостей подальшого фінансування автодорожньої галузі України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В умовах обмеженого фінансування автодорожньої галузі вимагає вирішення питання стану фінансування автодорожньої галузі та ефективного використання коштів, спрямованих на утримання та розвиток автодоріг загального користування. Також необхідні

якісне управління та постійний контроль за виконанням Державного бюджету України, зокрема, коштів, направлених на розбудову та модернізацію мережі автодоріг. Центральним органом державного управління, що визначає та здійснює політику щодо розвитку та утримання автомобільних доріг загального користування, є Державне агентство автомобільних доріг України (далі – Укравтодор).

Основними завданнями Укравтодору є:

1) реалізація державної політики у сфері дорожнього господарства та здійснення державного управління автомобільними дорогами загального користування;

2) внесення на розгляд міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сфері дорожнього господарства;

3) здійснення управління об'єктами державної власності [4].

Для здійснення якісного та ефективного управління автомобільними дорогами загального користування та дорожнім господарством в цілому потрібне належне фінансування та раціональне використання коштів, направлених на задоволення потреб дорожньої галузі. Тому важливим є аналіз фінансового стану органу державного управління.

У таблиці 1 представлений обсяг касових видатків та кредитування Укравтодором відповідно до Закону України «Про Державний бюджет України на 2011 рік», Закону України «Про Державний бюджет України на 2012 рік», Закону України «Про Державний бюджет України на 2013 рік», Закону України «Про Державний бюджет України на 2014 рік».

Як бачимо, у 2014 р. у порівнянні з 2011 р. відбулося збільшення касових видатків у 1,2 рази, а також зменшення кредитування у 1,2 рази.

У таблиці 2 представлений обсяг касових видатків Укравтодору на бюджетні програми з 2011 до 2014 р.

Виходячи з даних, касові видатки Укравтодору збільшилися за бюджетною програмою «Виконання боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування» майже у 2,6 рази.

Таблиця 1

Обсяг касових видатків та кредитування Державним агентством автомобільних доріг України, тис. грн. [5]

Показники	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	Відхилення 2014 р. до 2011 р. (+,-)
Касові видатки	12259281,3	10138816,5	15471449,1	14249756,8	+1990475,5
Кредитування	2504342,1	2545376,4	2661503,5	2027438,1	-476904,0

Таблиця 2

Обсяг касових видатків Державного агентства автомобільних доріг України на бюджетні програми, тис. грн. [5]

Показники	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.	Відхилення 2014 р. до 2011 р. (+,-)
Керівництво та управління у сфері будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг	10801,6	9935,7	10761,5	9695,4	-1106,2
Розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування	8074697,9	6975489,3	7457744,9	3462719,1	-4611978,8
Виконання боргових зобов'язань за кредитами, отриманими під державні гарантії на розвиток мережі автомобільних доріг загального користування	4162019,8	3153391,5	6199906,8	10777342,3	+6615322,5
Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору	2504342,1	2545376,4	2661503,5	2027438,1	-476904,0
Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на будівництво, ремонт та утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах	2086259,7	2213250,0	1766431,3	1395568,6	-690691,1

Зменшення видатків відбулося за такими бюджетними програмами:

- «Керівництво та управління у сфері будівництва, ремонт та утримання автомобільних доріг» – у 1,1 рази;

- «Розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування» – у 2,3 рази;

- «Розвиток автомагістралей та реформа дорожнього сектору» – у 1,2 рази;

- «Субвенція з державного бюджету місцевим бюджетам на будівництво, ремонт та утримання вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах» – у 1,5 рази.

Організація ефективного управління дорожнім господарством вимагає впровадження сучасних ефективних підходів в систему управління галуззю, здатних забезпечити:

- тісну взаємодію органів управління дорожньою інфраструктурою з місцевими органами виконавчої влади;

- прозорість діяльності органів управління дорожнім господарством для цілей контролю як з боку державної влади, так і з боку громадськості;

- управління галуззю на основі комплексного довгострокового планування розвитку дорожнього господарства в контексті загальної стратегії розвитку транспортного комплексу і економіки в цілому з використанням моделей і методів планування та управління, прийнятих у світовій практиці [3].

Наявна дорожня мережа потребує розбудови та відновлення. Недофінансування автодорожньої галузі призводить до погіршення стану існуючої мережі доріг та лише часткової розбудови нових автомобільних доріг. Транспортно-експлуатаційний стан переважної більшості автодоріг не відповідає сучасним вимогам та світовим за міцністю та рівністю. Крім того, через недостатнє фінансування неможлива технічна модернізація та удосконалення технологій, машин, обладнання.

Дуже важливим для України є використання досвіду економічно розвинутих країн не тільки щодо будівництва, ремонту доріг, а й достатнього фінансування та ефективного використання коштів на потреби дорожньої сфери.

У прив'язці до цін 2015 р. орієнтовна нормативна вартість будівництва 1 км автомобільної дороги I категорії становить від 70 до 100 млн. грн. Вартість реконструкції становить 40–80 млн. грн., капітального ремонту – 20–30 млн. грн., поточного середнього ремонту – 8–12 млн. грн. За даними Державного дорожнього науково-дослідного інституту імені М.П. Шульгіна, будувати дороги в Україні значно дешевше, ніж в інших провідних країнах світу. Наприклад, у Сполучених Штатах Америки будівництво 1 км автомобільної дороги I категорії коштує 10 млн. дол., у Канаді – 11 млн. дол., а в країнах Європи – від 10,5 до 14,5 млн. дол. На капітальний ремонт автомобільних доріг державного значення потрібно щонайменше 500 млрд. грн. В умовах дефіциту коштів найбільш ефективним та економічно вигідним вважається поточний середній ремонт. Він дозволяє позбутися основних дефектів покриття на тривалий період. З огляду на зношений стан дорожньої мережі доцільно ремонтувати у такий спосіб хоча б 10 тис. км на рік, що потребує щорічного фінансування галузі на рівні 100 млрд. грн. Таку інформацію повідомив голова Державного агентства автомобільних доріг України Сергій Підгайний [6].

Тобто в Україні вартість будівництва 1 км автомобільної дороги I категорії менша ніж:

- у США – більш ніж 2 рази;

- у Канаді – більш ніж 2,2 рази;

- у країнах Європи – більш ніж 2,9 рази.

В умовах недостатнього фінансування, потрібно шукати додаткові джерела фінансування автодорожньої галузі.

Серед пропозицій щодо розширення джерел фінансування дорожнього господарства, які наразі вивчає та аналізує Мінінфраструктури для створення та утримання якісної дорожньої мережі, поетапна оптимізація розмірів акцизного збору на паливе, впровадження досвіду будівництва автошляхів на умовах державно-приватного партнерства та запровадження плати з великовагових транспортних засобів для компенсації шкоди, завданої проїздом дорогами загального користування державного значення. Основна частина коштів, що спрямовується на дорожні роботи, – це надходження від акцизного збору та ввізного мита на нафтопродукти, акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них. Однак у нашій державі діють найнижчі акцизні збори на паливе порівняно з іншими країнами Європи – 198 євро за тонну на бензин та 46–98 євро за тонну на дизельне паливо (у Польщі, наприклад, акцизна ставка вища на бензин у 2,5 рази, на дизель – приблизно у 6 разів, у Болгарії – у 2,4 рази на бензин, у 5,8 рази на дизель, в Естонії – у 2,8 рази на бензин та у 7,1 рази на дизель). При цьому у країнах ЄС дорожні фонди теж наповнюються виключно за рахунок надходжень від акцизних зборів та ввізного мита [7].

На даний час різке збільшення акцизних зборів на паливе тільки погіршить ситуацію. Тому саме поступове, поетапне збільшення ставок акцизного збору на нафтопродукти буде ефективним, адже це буде відбуватись по мірі зростання економічного рівня країни. Передбачається, що у 2018 р. розміри ставок акцизного збору в Україні дорівнюватимуть мінімальним європейським.

**Висновки з даного дослідження.** Важливим фактором в успішному та якісному управлінні дорожнім господарством України є приведення стану фінансування до рівня, відповідного потребам підприємств дорожньої галузі. При належному фінансуванні багатьох проблем можна буде усунути вже найближчим часом.

У цілому аналіз фінансового забезпечення автодорожньої галузі показує, що протягом останніх років коштів, які хоча б мінімально покривали її потреби, немає. За таких умов майже неможливо розвивати транспортну інфраструктуру, що призводить до погіршення ситуації з приведенням доріг у відповідності з європейськими вимогами. Проте за умови правильного розподілу фінансових потоків ситуація може змінитися.

На даний час Україні потрібно:

- вирішити питання з борговими зобов'язаннями органів управління дорожнім господарством;

- використати досвід фінансування дорожньої галузі економічно розвинутих країн;

- шукати нові шляхи залучення коштів на потреби дорожньої галузі, наприклад, використовуючи державно-приватне партнерство, зокрема, концесію;

- разом з європейськими партнерами розробити концепцію розвитку дорожнього господарства, яка б дала змогу отримати кошти на розвиток автодорожньої галузі;

- вести постійний та жорсткий контроль за цільовим спрямуванням коштів, залучаючи громадські організації та міжнародні інституції.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Безуглий А.О., Ілляш С.І., Печончик Т.І. Організаційно-економічні аспекти ефективного використання фінансових ресурсів в дорожньому господарстві. Дороги і мости : зб. наукових праць / [А.О. Безуглий, С.І. Ілляш, Т.І. Печончик]. – К. : ДП «ДерждорНД». – 2011. – Вип. 13. – С. 25–28.
2. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.Г. Управління автомобільним транспортом: [навч. посіб.] / [П.Р. Левковець, Д.В. Зеркалов, О.І. Мельниченко, О.Г. Казаченко]; за ред. Д.В. Зеркалова. – К. : Арістей, 2006. – 416 с.
3. Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: проблеми та перспективи / [І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда; Т.І. Попова]; за ред. І.Р. Юхновського – К. : ФАДА, ЛТД, 2004. –176 с.
4. Постанова КМУ від 10 вересня 2014 р. № 439 «Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF>.
5. Діяльність головного розпорядника бюджетних коштів (Звіти про використання коштів) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukravtdor.gov.ua/diyalnist-golovno-go-rozporyadnika-byudzhetnikh-koshtiv-zviti-pro-vikoristannya-ya-koshtiv>.
6. В Укравтодорі озвучили вартість ремонту доріг [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.unn.com.ua/uk/news/1454620-v-ukravtodori-ozvuchili-varnist-remontu-dorig>.
7. На сьогодні Мінінфраструктури пропонує розробити механізми фінансування дорожньої галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/kritika/32972.html>.

УДК 336.276

JEL classification: H74, H63, G18

**Синютка Н.Г.***старший викладач кафедри фінансів  
Національного університету «Львівська політехніка»,  
радник податкової та митної служби II рангу***ЕФЕКТИВНІСТЬ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ МУНІЦИПАЛЬНОЇ БОРГОВОЇ ПОЛІТИКИ КИЄВА:  
ЗА КРОК ДО ДЕФОЛТУ**

Проаналізовано муніципальні запозичення Києва та підтверджено його домінуючу роль на ринку субсуверенних позик України. Детерміновано основні чинники та тенденції в управлінні місцевим боргом столиці України. Досліджено вартість обслуговування та економічну ефективність запозичень столичного муніципалітету. Встановлено політичні та економічні прорахунки муніципальної боргової політики Київщини. Окреслено стратегічні вектори удосконалення управління муніципальним боргом.

**Ключові слова:** муніципальні кредити, субсуверенні запозичення, ринок субнаціональних цінних паперів, борги муніципалітетів, ефективність муніципальної боргової політики, місцевий борг.

**Синютка Н.Г. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНОЙ ДОЛГОВОЙ ПОЛИТИКИ КИЕВА: В ШАГЕ  
ОТ ДЕФОЛТА**

Проанализированы муниципальные заимствования Киева и подтверждена его доминирующая роль на рынке субсуверенных займов Украины. Детерминированы основные факторы и тенденции в управлении местным долгом столицы Украины. Исследована стоимость обслуживания и экономическая эффективность заимствований столичного муниципалитета. Установлены политические и экономические просчеты муниципальной долговой политики Киевсовета. Очерчены стратегические векторы усовершенствования управления муниципальным долгом.

**Ключевые слова:** муниципальные кредиты, субсуверенные заимствования, рынок субнациональных ценных бумаг, долги муниципалитетов, эффективность муниципальной долговой политики, местный долг.

**Synytka N.G. THE EFFICIENCY OF IMPLEMENTATION MUNICIPAL DEBT POLICY FOR THE CITY OF KYIV: ONE STEP  
TO DEFAULT**

The municipal borrowing for the City of Kyiv are analysed, its dominant role at the market of sub-sovereign loans is confirmed. It is determined basic factors and trends in management a municipal debt for the capital of Ukraine. The service value and the economic efficiency of borrowing for the capital municipality are investigated. The political and economical miscalculations of the municipal debt policy for the City of Kyiv are defined. The strategic vectors to improvement of management a municipal debt are outlined.

**Keywords:** municipal loans, sub-sovereign borrowing, the market of municipal securities, debt or municipalities, the efficiency of municipal debt policy, local debt.

**Постановка проблеми.** За умов системної дефіцитності місцевих бюджетів муніципалітету України змушені вдаватися до використання інструменту місцевих запозичень для провадження інвестиційної діяльності. Найпотужнішим гравцем на вітчизняному ринку субсуверенних боргів закономірно став Київ як адміністративний та діловий центр держави. На жаль, неконтрольований та незбалансований процес залучення боргових ресурсів, відсутність послідовної та продуманої боргової політики, інші політичні та економічні прорахунки серйозно погіршили

фінансову позицію столиці. Відтак для уникнення ймовірного дефолту Києва необхідно ґрунтовне вивчення його досвіду у цьому сегменті та окреслення можливих векторів ефективного управління борговими фінансами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження місцевих запозичень поширені у зарубіжній і вітчизняній фінансовій науці, оскільки практика субсуверенних зобов'язань у глобальній економіці має понад двохсотлітню історію. Німецький вчений Х. Циммерман вважає, що «багаті» муніципалітети